

Рочняк Юрій Альфредович

канд. архітектури, доц. каф. архітектурного проектування ІАРХ

Національний університет «Львівська політехніка»

E-mail: rotchniak.youri@gmail.com

ІСТОРИЧНІ ПАРАЛЕЛІ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ ГАЛИЧИНИ І ТИРОЛЮ

Віддалені на сотні кілометрів історичні землі Галичина і Тироль були об'єднані імперією Габсбургів: один із найсхідніших та інший із найбільш західних країв мали мало спільного, проте у кін. ХІХ ст. – поч. ХХ ст. архітектура поєднала їх і значною мірою завдяки залізниці. Ставши від сер. ХІХ ст. найпотужнішим чинником господарського і соціального розвитку, вона як найшвидший у той час транспорт, сприяла небаченому способу й обміну ідеями.

Нова комунікація, – колійні переміщення, – позиціюється поземно засобами будівництва, а в архітектурі використанням спільних і подібних композиційних, стилістичних, конструктивних, просторових та типологічних прийомів. На формування архітектури вокзалів впливали багато чинників: природно-територіальний, містобудівний, технологічно-конструктивний, технічний, соціальний, естетичний та інші. Підлягаючи загальнокультурному поступу і перебуваючи під централістичними впливами єдиної держави, спостерігаються спільні риси у формуванні архітектури залізничних вокзалів як усієї імперії, так і названих двох країв.

Вокзали Галичини. Історична Галичина і Володимирія/Волинь (королівство) потрапила до володінь Габсбургів у 1772 р. та від середини ХІХ ст. набула розширення (Краків) і проіснувала цілісно до 1918 р. Переважно аграрний край з багатими природними та людськими ресурсами прискорив промисловий розвиток завдяки залізниці з Відня до Кракова (1847 р.), Перемишля (1860 р.), Львова (1861 р.), Станиславова (1866 р.) до Чернівців (1866 р.) та Сучави (1869 р.) в Буковині. Названа лінія стала магістраллю у цісарський час; прилучення до неї колій на північ, схід та південь, а також декілька гілок через Карпати створили сучасну мережу залізниць розділеної історичної Галичини в сучасній Україні та Польщі (1945 р.).

Пасажирські будівлі залізниць Галичини відображають різноманіття типів, розмірів, способів компонування, композиційного, стилістичного вирішення та ін. Одним із найпоширеніших і найбільш виразних є тип залізничного вокзалу у вигляді подовгастої двоповерхової будівлі з двоспадистим напіввальмовим дахом (з начілком) з рустованим цоколем, підкресленими обрамленнями кутів будинку, дверей та вікон та дерев'яним обшальованням горищного рівня з дерев'яним оздобленням. Він умовно названий як "рустиково-стріховий" і отримав поширення не лише в усій Галичині (Гребенів, Копичинці, Микуличин, Рогатин, Сихів, Турка, Тухля, Ясениця, Глібовичі (2015 р. знищено), та ін.), але й частково в Буковині (Глибока-Буковинська, Неполоківці). Названі вокзали та станційні будинки виконані за декількома зразками типових проектів, появились на зламі ХІХ – ХХ століть і донині з невеликими змінами зберегли свій первинний вигляд.

У міжвоєнний час реалій нових політичних утворень активного вокзального будівництва в Галичині не велось; у повоєнний час поширилась архітектура, яка була в решті України тоталітарного періоду із зверненнями до класичних зразків. Виразними прикладами є вокзали у Дрогобичі, Стрию, Тернополі та ін. Симетрична композиція, застосування ордерних прийомів, пишноти пластики повинні були надихати до високих ідей та звершень. При цьому будівлі мають високий професійний рівень виконання. Пізньомодерна архітектура краю виконана у лаконічних формах при переважно вільній композиції і відображена у вокзалах Моршин, Новояворівськ, Пісочна, Трускавець та ін.

Вокзали Тиролю. Історична земля Тироль (графство) потрапила до володінь Габсбургів у 1369 р. У давні часи цей гірський і переважно аграрний край з корисними копалинами та ранньою промисловістю при них (срібло, м. Швац) відігравав важливу роль в обміні між німецькомовними краями на північ від Альп з італомовним Півднем у бік Середземного моря. Поштовх до промислового розвитку і транзиту надало будівництво основної залізничної магістралі від

Зальцбурга через Баварію та м. Куфштайн вздовж ріки Інн до м. Іннсбрук (1858 р.) аж до Форарльбергу через тунель (10,65 км, 1884 р.) у долину Рейну на Брегенц та Ліхтенштейн і Швейцарію. Коля з Іннсбрука через перевал Бреннер (1867 р.) поєднала м. Боцен/Больцано із дальшим напрямом до Верони, зробивши Іннсбрук залізничним вузлом. На північ від нього через перевал Шарнітц до Міттенвальда і Мюнхена сполучається Тироль з Баварією ще одним способом (1912 р.). Також постали лінії міжрегіонального (до Каринтії, 1871 р.) та локального сполучення (Боцен – Меран/Мерано – Мальс/Маллес, 1881 р., 1906 р.).

На усій території історичного Тиролю часто спостерігається надзвичайно подібний архітектурний тип вокзалу, який маємо в Галичині – “рустиково-стріховий”. Особливо багато таких будівель на захід від Іннсбрука (Імст-Пітцталь, Ляндек-Цамс, Тельфс-Пфаффенгофен, Цірль та ін.) та на південь (Бріксен, Штерцінг), а також по лінії до Франценсфесте/Фортецца – Інніхен/Сан-Кандідо (Брунек/Бруніко, Вельсберг/Монгуельфо, Нідердорф/Віллабасса).

Подібний стилістичний прийом був поширеним й для інших громадських та житлових будинків усієї монархії, особливо Ціслейтанії (частини монархії, підлеглої Відню від 1867 р.) на попередньому зламі століть і його приклади бачимо й у інших краях. Модернізація цих вокзалів з розширенням привокзальних пересадкових площ, розбудовою підземних переходів, ліфтів, пасажирських споруд платформ та ін., коректно поєднується з історичним тлом. Це бачимо як в австрійській, так і в італійській частині Тиролю із невеликими відмінностями.

Після поділу історичного Тиролю у 1919 р. на федеральну землю Тироль (Інсбрук), Східний Тироль (Лієнц) Австрійської республіки та на Південний Тироль/Альто-Адідже (Боцен/Больцано) в Італії активного вокзального будівництва не спостерігалось. Авторитарний режим в Італії відображений в естетиці перебудованого і розширеного вокзалу Больцано (1859 р., 1928 р.). Виконаний у могутніх формах та героїчних мотивах архітектурної та скульптурної пластики при виразній симетричності загальної просторово-конструктивної побудови він заслуговує на увагу як відбиток професійної думки тодішніх реалій. Існують ідеї розвитку вокзалу Больцано у вигляді розширення покриття платформ та іншої модернізації в руслі новітніх течій вокзального будівництва в Європі. Архітектура вокзалів пізнього модернізму функціоналістичного характеру трапляється рідко (Куфштайн, Галль); останнім часом влаштовуються залізнично-вокзальні комплекси на базі старих (Вьоргль, Єнбах, Кітцбюель).

Новітній вокзал Іннсбрук-головний (2004 р.) виглядає малиново-коричневою подовгастою призмою з привокзальною площею для міського та приміського автобусного та трамвайного сполучення. Він має пониження залу в інтер’єрі з підземними переходами до посадкових платформ, касами, сервісом, крамницями та автопаркінгом. Фасадне членування поздовжніми вікнами наче приховує його реальний розмір і справляє незвичний образ вокзалу. Такі “вокзали-куби” спостерігаємо в Лінці, Кошицях (Словаччина) та інших містах. Трапляються сміливі конструктивно-просторові рішення як надколійний перехід станції Перха/Перка.

Паралелі в історії формування залізничних вокзалів Галичини і Тироля узагальнюються.

1. Архітектурний тип вокзалу “рустиково-стріховий” часів Дунайської монархії мав поширення на зламі XIX – XX ст. у Галичині й Тиролі, був типово “австрійським” та відображає ідеї народного романтизму. В Австрії та Італії ці вокзали набули нового життя завдяки просторовому оновленню, реставрації, технічному оснащенню.

2. Архітектура вокзалів авторитарних режимів має слід у міжвоєнний період у Південному Тиролі (Больцано) та в Галичині України повоєнного періоду (Тернопіль, Дрогобич, Стрий). Ця архітектура носить характер героїчного, пафосного начала при різних образних вирішеннях. В Галичині таких зразків значно більше.

3. Окремі приклади архітектури пізнього модернізму знаходять відображення у різному трактуванні лаконічних та раціоналістичних форм як у Галичині (Моршин, Новояворівськ, Пісочна, Трускавець) так і в Тиролі (Куфштайн, Галль). Архітектура вокзалів Тиролю новітнього часу скерована на підтримання існуючої субстанції зі сміливим застосуванням технологій при активному просторовому пішохідному та міжтранспортному сполученні.

4. Віддалені, але об’єднані свого часу в Ціслейтанії, Галичина і Тироль мають різочу подібність архітектури залізничних вокзалів попереднього зламу століть, тим часом в сусідніх їхніх відповідних тодішніх коронних землях та інших державах цього не спостерігається. Сучасний стан збереження,

адаптації та ужиткування вокзалів Тиролю є чудовим зразком професійного і громадянського розуміння надбання та використання.

*Скіра Юрій Романович
аспірант кафедри ІУЕК
НУ «Львівська політехніка»*

ДІЯЛЬНІСТЬ КООРДИНАЦІЙНОЇ ГРУПИ ОРГАНІЗОВАНОЇ МИТРОПОЛИТОМ АНДРЕЄМ ШЕПТИЦЬКИМ ДЛЯ ПОРЯТКУ ЄВРЕЇВ ПІД ЧАС ГОЛОКОСТУ У 1942 Р.

“Турбота про ближнього була змістом його життя” [1, с.88], такими словами охарактеризував Митрополита Андрея Шептицького рабин Давид Кагане, описуючи у своїх спогадах серпень 1942 р., час, коли євреї сотнями гинули у Львові від рук нацистів. Митрополит не залишився байдужим до безвихідної ситуації євреїв. Бачучи намарність звернень і закликів до влади Третього Рейху, він вирішує організувати порятунок приречених.

У цей період рабин Давид Кагане разом з рабином Кальманом Хамейдесом звертаються до Андрея Шептицького з проханням надати їм притулок [1, с.88]. “Цей наш візит, під час якого ми розповіли митрополитові про становище єврейського населення, став вихідним пунктом дуже ризикованої операції, розпочатої митрополитом” [1, с.187].

На чолі цієї “дуже ризикованої операції” стояв сам Митрополит Андрей Шептицький. Її виконавцями були священники, монахи, монахині і миряни, які ризикуючи власним життям, долучилися до задуму Митрополита. Дослідники стверджують, що майже 550 греко-католицьких ченців та черниць знали про переховування євреїв і ніхто не зрадив цієї великої таємниці [2, с.40]. Ж.Ковба у монографії “Людяність у безодні пекла. Поведінка місцевого населення Східної Галичини в роки “остаточного розв’язання єврейського питання” пише, що “у червні-серпні 1942 р. прокотилася хвиля арештів священників у Самборі, Підгайцях, Раві-Руській, Перемишлянах, Львові. Їх звинувачували у хрещенні євреїв, протидії “німецькій справі”. Арешти і переслідування не впливали на організоване Митрополитом та його церквою рятування євреїв” [3, с.142]. Довкола Митрополита була створена група людей, яка взяла на себе відповідальність за порятунок євреїв. Здебільшого це були люди, які працювали на Святоюрській горі. Основним координатором цієї роботи був студит ієромонах Клементій (Шептицький). Його племінник І.Л.Шептицький у спогадах про стрійка писав таке: “Був для нього (Митрополита Андрея Шептицького) і секретарем, і капеланом, і в міру поступаючої недуги, щораз, то більше необхідним асистентом при щоденній Службі Божій. Але перш за все був для нього повірником. Забрав із собою більше відомостей про Митрополита, ніж хто-небудь інший із доквілля” [4, с.779]. Рабин Давид Кагане згадував: “Він (ієромонах Клементій (Шептицький) глибоко розуміє невимовну трагедію мою і мого народу і щиро нам співчуває, сприймаючи наші муки, як свої власні” [1, с.164].

Студит ієромонах Марко (Стек), настоятель Свято-Іванівської Лаври Студійського Уставу у Львові, займався організацією перевезення і розміщення євреїв у монастирях та виготовлення для них документів [3, с.143]. Про нього Курт Левін, який після війни став його близьким приятелем, писав: “Я маю великий сумнів у тому, що Марко дуже сильно цікавився євреями чи якось особливо прихильно ставився до них. Він просто робив те, що йому було доручено, бо вважав, що це його християнський обов’язок і що він має робити це з любови до Бога. Він не очікував за це жодної подяки чи визнання” [5, с.283].

О. Іван Котів, капелан Народної Лічниці, збирав інформацію про життя у гетто. Ж. Ковба у статті “Роль Митрополита Шептицького в рятуванні галицьких євреїв у часи Голокосту” про нього пише таке: “До отця Котіва безпосередньо зверталися з проханням про допомогу жінки і чоловіки з гетто. Отець мав адреси парафіяльних священників, мирян, ігуменів монастирів, які готові були прийняти дітей чи дорослих, або зібрати для них одяг, харчі. Через нього були налагоджені зв’язки з міською громадою і повітовими відділами Українського допомогового комітету, управою міста Львова, де для євреїв виготовляли “арійські документи” [6, с.63].

Рабин Давид Кагане згадує: “Священик Котів, виконуючи вказівки митрополита, збирав єврейських дітей по містах і селах і за допомогою ігумені Йосифи переправляв їх до монастирів